

Stampe SV4C

Un rêve de pilote

Le Stampe SV4-C est universellement connu dans le monde de l'aviation grandeur et dans notre petit univers du modélisme. Ce qui l'est moins, en revanche, c'est son histoire et celle de ses concepteurs : Maurice Vertongen, George Ivanow et surtout celui qui a donné au petit biplan un nom désormais célèbre : Jean Stampe.

Conception : Eric Grognet – Construction : Bernard Daufresnes

Jean Stampe voit le jour le 17 avril 1889 et grandit à Molenbeek-St-Jean (Bruxelles). Fin 1915, mobilisé dans l'Armée belge, il montre un grand intérêt pour la nouvelle arme aérienne. «L'Aéronautique Belge» n'engageant alors que des pilotes brevetés, Stampe, dispensé provisoirement de service militaire part en Angleterre et obtient, à ses frais, sa licence de pilote. Au front, Stampe, remarqué pour son sérieux, devient le pilote personnel du roi Albert 1^{er}. Grâce aux nombreuses heures passées ensemble dans les cockpits venteux, des liens d'amitiés durables se nouèrent entre les deux hommes. Associé à son ami Vertongen, il réalise son rêve et crée sa propre

école de pilotage. L'équipe se complète par l'arrivée de l'ingénieur bruxellois, Alfred Renard. De cette association naît le RSV 32-90, un avion d'entraînement vendu à 57 exemplaires, qui fut le premier avion d'origine belge en service dans l'Aéronautique militaire.

Une erreur donne une machine de rêve

C'est avec la rencontre de Jean Stampe et de l'ingénieur aéronautique russe, George Ivanow, que commence l'histoire de notre biplan fétiche. Les premières esquisses du SV1 sont améliorées et donnent le SV2 dont est

extrapolé le SV3, le premier avion construit immatriculé pour l'occasion OO-JYM. Mais Ivanow améliore encore l'avion et revient, en 1923, avec les plans du SV4 dont le prototype (OO-ANI) fut suivi d'environ cinq machines de production. A cette même époque, Jean Stampe produit des avions militaires, le SV5, un avion de reconnaissance et le bombardier SV 10 aux commandes duquel se tuent son fils Léon et Ivanow.

Un des plus proches collaborateurs d'Ivanow, Dimidoff, reprend la tâche d'ingénieur en chef. Il modifie le SV4, qui n'était pas adapté à l'acrobatie aérienne, pour un nouveau client, Madame Leysen. Il redessine l'aile

supérieure en forme de flèche afin d'éviter au passager de se contorsionner pour prendre place dans le cockpit avant. Cette même aile en flèche, est retenue pour remplacer l'aile inférieure des machines suivantes qui deviennent, le SV4B. Suite à une erreur d'interprétation d'un dessin, le menuisier chargé de la construction d'un SV4B, diminue le réglage des ailes de 10 mm. Une erreur salubre puisque le comportement de l'avion change radicalement pour donner une machine de rêve. La production du nouvel avion est lancée et l'Aéronautique belge en commande une vingtaine. Les livraisons commencent au cours de l'été 1939. Si les militaires sont ravis de leur